

CAPÍTULO VIII

MIRAGE M-III EA



Escuadrón M-III Grupo 8 de Caza Interceptora 1973



El azul intenso del emblema de los M-III destaca el vuelo a gran altura donde el mapa de la Patria es visto con esa perspectiva. La planta dorada del avión lo dibuja como el escudo protector del país, donde las líneas rojas representan su capacidad supersónica. Las estrellas simbolizan la posibilidad de realizar operaciones de interceptación en todo tiempo a dos aviones que representan el enemigo. El pañuelo de cuello color verde agua intenso completa los distintivos de los pilotos de este Grupo. Tuvo su Bautismo de Fuego en Malvinas por lo que luce dicha Barra y los laureles de la Gloria. En 1988 fue transferido a la VI Brigada Aérea como II Escuadrón del Grupo 6 de Caza. Disuelto a mediados del 2015

MIRAGE M-IIIEA

Antecedentes

A comienzos de la década del setenta, la defensa aérea metropolitana compuesta por los nobles Gloster Meteor Mk-IV y el radar de vigilancia Marconi del Grupo 1 de Vigilancia Aérea, tras años de cumplir con eficiencia la honrosa misión de defender el centro de poder Buenos Aires, se aproximaban al fin de su vida útil. El Comando en Jefe de la FAA, a cargo del brigadier general Carlos A. Rey, ordenó estudiar los posibles sustitutos de los componentes comenzando por los medios aéreos. Esta prioridad se asignó ante la imposibilidad de sustraer a los nobles Sabre F-86F de la custodia de la frontera oeste. Después de analizar diferentes opciones, la elección recayó en uno de los cazas más vendidos del mundo, en aquel entonces: el Mirage III (M-III) de origen francés.

Por la Directiva M-III/71, se fijaron los procedimientos para adquirir las aeronaves y organizar una nueva unidad de caza interceptora en el Aeródromo Mariano Moreno, a partir del 1 de enero de 1974. La Directiva incorporaba la novedad de ser la primera en concebir orgánicamente a la Defensa Aérea (DA) como un sistema; ya que contemplaba, además de las plataformas de vuelo, la obtención de un nuevo radar de vigilancia, y misiles aire-aire de mediano y corto alcance para los M-III. La relación sinérgica de estos materiales compondría un verdadero complejo de personal y equipos, integrados por la doctrina y el común objetivo de defender el espacio aéreo de la zona metropolitana.

En forma contribuyente a la Directiva, el Comando en Jefe de la FAA desactivó por resolución la Base Oficial de Aviación Civil (BOAC),¹ asentada en aquel aeródromo, a partir del 1 de julio del 1972; en tanto que a las instalaciones del citado aeródromo se las destinaba como sede de la futura unidad cazadora. El Grupo Aéreo Estatal del BOAC se trasladó a las dependencias de la VII Brigada Aérea de Morón. La Resolución también fijaba la misión y la organización del sistema de DA, y los detalles referidos al personal, al presupuesto y a otros aspectos derivados.

Esa Resolución y la Directiva M-III/71 fueron los documentos sobre los cuales se estructuraría y se pondría en operaciones el sistema de DA del centro de poder Buenos Aires. Es decir, la incorporación de los Mirage; la creación del Comando de Defensa Aérea; y las sucesivas transformaciones: el aeródromo Mariano Moreno en VIII Brigada Aérea, y el primitivo Escuadrón M-III en Grupo 8 de Caza Interceptora.

La transición fue prevista en forma ordenada. En la 1ª Etapa –de enero a junio de 1972– se crearon los organismos operativos, técnicos y logísticos que deberían capacitarse para ensamblar los aviones, efectuar los vuelos de comprobación y mantenerlos, a medida que arribaran al país. Se le asignó a esta unidad el nivel de escuadrón, del que dependerían: Servicios Generales y Especiales, Servicio Abastecimiento, Compañía de Tropa, Servicio Control y Servicio Talleres. El Escuadrón estaría subordinado directamente al Comando en Jefe. Esta relación refleja la significación que se le otorgaba al emprendimiento.

A la 2ª Etapa –de julio de 1972 a enero de 1973– se le fijó como meta adquirir la capacidad de iniciar el adiestramiento aéreo y completar la dotación de personal técnico y logístico. Además, contemplaba continuar con la recepción y armado de los aviones que, según la planificación, arribarían a razón de uno por mes.

La 3ª Etapa –de febrero a diciembre de 1973– determinaba las tareas y objetivos para integrar la unidad de caza interceptora al sistema de DA, a partir de enero de 1974. El Escuadrón sería elevado a la categoría de BAM, con tres escuadrones: Caza Interceptora (CI), Técnico y Base. Para conducir el sistema de DA se constituyó un Departamento Operaciones que, dependiente del jefe de BAM, coordinaba la actividad del Escuadrón Aéreo de CI con el Escuadrón de Vigilancia y Control Aéreo (VYCA) y con las unidades de Artillería Antiaérea (AAe).

La misión asignada al sistema de DA fue: “Planificar y organizar la defensa aérea activa y ejecutar el adiestramiento y las ejercitaciones a fin de estar en condiciones de detectar, identificar, interceptar y destruir los medios hostiles que ataquen los objetivos que se le asignen bajo su responsabilidad.”

Se compran los aviones

El 14 de octubre de 1970, se aprobó el Contrato M-III/70, firmado a mitad de año, por la compra de dos biplazas M-III DA y doce monoplazas M-III EA (esta última cantidad se redujo a diez).² El contrato se hallaba amparado por un protocolo de gobierno a gobierno que marcaba las responsabilidades de las partes en la ejecución de los acuerdos concurrentes y en la custodia de los secretos del sistema de armas.

¹ Resolución 534/71 del 7 de diciembre de 1971 - BAR N°1.813.

² Cicalesí, Juan Carlos y Del Gaizo, César, *Espejismos I*, pág. 6.

Las empresas proveedoras fueron: la fábrica de aviones Marcel Dassault, de la célula; la firma Snecma, del motor; y la Thomson-CSF, del radar. Por un contrato adicional, se adquirieron los misiles Matra 530 electromagnéticos e infrarrojos.

Para cumplir los contratos de compra, la Dirección General de Material efectuó una programación estricta y detallada para entregar en oportunidad los aviones, el equipamiento de apoyo, los repuestos y preparar la infraestructura que demandaría el nuevo sistema. La interminable lista de repuestos sugerida por los fabricantes constituyó un dilema especial. Los recursos eran escasos y la experiencia de la FAA provenía de sistemas diferentes, no sólo por su obsolescencia de dos y tres décadas atrás, sino también por la tecnología que los acompañaba.

La solución llegó con la designación de una comisión que viajaría a Francia el 19 de febrero de 1971.³ sería dirigida por el mayor Barreira e integrada por los especialistas: suboficiales mayores Ricardo P. Mendoza (armamento), Juan P. de Turris y Osvaldo A. Tolini (mecánicos de avión); suboficial principal Antonio F. Bohm (mecánico de radar); y suboficial ayudante José M. Aravena (mecánico de avión). Después de una ardua tarea, se compatibilizó la cantidad de repuestos a adquirir para mantenimiento y un pulmón de divisas que permitiera enfrentar las contingencias del período inicial. Y se llevó a cabo una operación similar a la montada para los A-4B Skyhawk. En un nuevo concepto, se estableció la necesidad de constituir un depósito de material intermedio (ampliado en su importancia) integrado a la unidad técnica a crearse.

La comisión, gracias a la gestión del agregado aeronáutico, comodoro Ángel M. Zamboni, visitó las unidades operativas de Nancy, Dijon y Colmar de la Armée de l'Air, dotadas con M-III. Se apreció con claridad el modus operandi del avión, y el apoyo técnico y logístico requeridos. Con especial cuidado, se estudió la infraestructura necesaria para el mantenimiento. Los nuevos sistemas impondrían cambios en los métodos tradicionales de los escalones técnicos. Por ejemplo: las pruebas de motor que no se podían realizar en el avión exigían bancos de prueba específicos, en forma similar a las del radar Cyrano II A. De igual modo, sería necesario disponer de una barraca en las cabeceras para alojar a los pilotos, los mecánicos y el equipamiento de apoyo, en particular, misiles y radares durante las alertas a tres y quince minutos.

En Nancy, un piloto francés arriesgó algunos cálculos para constatar la factibilidad del vuelo transatlántico, que en esos días estudiaba el Comando de Operaciones como una de las variantes de traslado al país. Planteadas las posibles configuraciones, considerando el ascenso en vuelo subsónico con un viento promedio de frente de 60 nudos, se llegaba, en las mejores condiciones, a las 1.200 millas náuticas de alcance. El escaso margen que otorgaba esta distancia y el riesgo de perder un avión invalidaron esta alternativa. El estudio permitió conocer por adelantado ciertos pormenores operativos y otras novedades, como ser el empleo de la post combustión y la amplia gama de velocidades posibles para los ascensos.

Esta primera aproximación al sistema comenzó a forjar un cambio de filosofía en la relación hombre-máquina. El M-III exigía ser operado, atendido y mantenido con calidad y esmero. Pilotos, ingenieros y mecánicos deberían ampliar los conocimientos y el ingenio para habilitarse en las nuevas tareas. Términos desconocidos hasta entonces, como training on the job y just in time, tendrían una repercusión impensada en la organización y ejecución de las actividades operativas y técnicas. Como corolario, la comisión elaboró un puntilloso informe con las experiencias y las medidas preparatorias necesarias para recibir los aviones.

En forma paralela, el Ministerio de Defensa⁴ designó al comodoro Francisco P. Matassi, al Vicecomodoro Luis R. Tello y al mayor Luis R. Barreira para visitar Francia e Israel, con precisos objetivos informativos, desde la descripción de la infraestructura requerida hasta detalles de las tareas de apoyo incluyendo los planes y programas de adiestramiento del personal operativo y técnico. Se enfatizó la posibilidad de asimilar la experiencia israelí triunfadora de la Guerra de los Seis Días, donde la aviación constituyó la fuerza determinante y los Mirage, el eje de las acciones.

La recepción

En septiembre,⁵ se designó al personal técnico que recibiría el material en Francia. Dicha comisión fue integrada por el Vicecomodoro Juan Marinsalda; mayores Luis R. Barreira y Juan C. Candeago; suboficiales mayores Alberto Lamoisse (armamento) y Osvaldo A. Tolini (mecánico de aviones); suboficiales principales Enrique A. Hlaczik (mecánico de aviones) y Antonio F. Bohm (mecánico de comunicaciones); y universitario I Roberto Varela. Simultáneamente, el mayor Edgardo C. Stahl y el mayor Juan C. Luscher fueron nominados para recibir los misiles Matra 530, los bancos de prueba y las herramientas especiales.

³ Resolución 60/71 del Ministerio de Defensa.

⁴ Decreto 3.772 del 9 de septiembre de 1971 - BAR N°1.804.

⁵ Decreto 3.771 del 9 de septiembre de 1971 - BAR N°1.803.

La recepción de los M-III se realizó en la planta de Merignac, cercana a la ciudad de Bordeaux. La referencia da lugar al siguiente recuerdo del brigadier Barreira:

La FAA había requerido para sus aviones un VOR/DME que no poseían los Mirage estándar. Para comprobar el funcionamiento y la integridad electromagnética del equipo se eligió el I-003 como prototipo. Durante los ensayos, el indicador de a bordo del equipo de navegación que se quería calibrar funcionaba a “saltos”, con fallas intermitentes y marcaciones erróneas; en algunas ocasiones, permanecía inmóvil; y en otras, oscilaciones increíbles parecían enloquecer al instrumento y a los técnicos franceses. Tras 48 horas, luego de innumerables cambios de equipos, instrumentos y revisiones de cableados, se vio con estupor que uno de los técnicos franceses, de repente, estrellaba la gorra y sus herramientas contra el suelo y, mirando hacia la torre de vuelo, comenzaba a proferir toda suerte de improperios. Los controladores habían omitido decirle que la estación VOR de la ciudad de Cognac, sobre la que se efectuaban las pruebas, estaba siendo reparada y se encendía y apagaba a requerimiento.

Se adquirieron también los manuales técnicos y operativos incluyendo tablas de performance y Tiro que conformaron una estupenda biblioteca que ocupaba una parte importante del hangar asignado a Control Técnico que permitió la enseñanza durante todos los años de servicio y el mantenimiento y reparación ,solucionando a veces temas complejos. Estaban en idioma francés por lo cual el personal todo, hasta que se tradujeron algunos en años posteriores debió interpretarlos lo cual se hizo eficazmente. El costo de traducción y la demora eran factores que influyeron en la decisión de adquirirlos en idioma original.

Los pilotos

En 1971, se seleccionó al personal operativo que recibiría en Francia el adiestramiento teórico y práctico en vuelo con el material de M-III. El vicecomodoro David E. Giosa y el capitán Mario E. Román formaron el primer grupo. El segundo, los mayores Nelsis N. Rodoni y José M. Ignés Rosset; y los primeros tenientes Luis D. Villar y José Sánchez, con un escalonamiento entre ellos.

El primero partió en febrero de 1972. En la base aérea de Dijon se incorporaron al Escuadrón 2/2 Cote d’Or, donde iniciaron el curso teórico y práctico. El vicecomodoro Giosa recibió la instrucción de doble comando y, posteriormente, la de piloto operativo en la base de Colmar. El capitán Román, además de los anteriores, realizó el curso de instructor de vuelo diurno y nocturno.

El segundo contingente, tras el camino de sus antecesores, llegó en septiembre. Comenzaba el otoño europeo; la niebla y la llovizna características de la región retrasaron el inicio de las clases. De este grupo, el mayor Ignés Rosset y los primeros tenientes Villar y Sánchez cursaron para ser instructores de vuelo diurno y nocturno. El primer teniente Villar, además, se capacitó para efectuar vuelos de prueba y como oficial de tiro aéreo.

Los conocimientos adquiridos en los escuadrones de la Armée de l’Air permitirían a estos cazadores iniciar en la Argentina el adiestramiento operativo y emplear al Mirage como verdadero “sistema de armas”. Enseñanzas que, mejoradas tras largas horas de vuelo de entrenamiento, demostrarían las bondades del avión y la eficiencia profesional de los tripulantes en la Batalla Aérea de Malvinas, diez años más tarde.

La incorporación del Mirage cambió la filosofía del empleo de la aviación de caza argentina. Los radares de búsqueda; el vuelo supersónico para interceptación y combate aéreo; el combate vertical; los misiles de medio alcance, con cabezas infrarrojas o electromagnéticas; las particularidades del ala delta en combate. Estos conceptos, desconocidos hasta entonces, pasaron a ser familiares e introdujeron a la FAA en la moderna aviación de combate post Vietnam. Sin embargo, el adelanto más revolucionario y representativo desde el punto de vista estratégico fue la capacidad del sistema M-III de efectuar interceptaciones todo tiempo, diurnas y nocturnas, que demandarían un adiestramiento e instrucción teórica más exigente que los requeridos para los aviones precedentes.

Estos requerimientos de adiestramiento se vieron reflejados más tarde en un poderoso adiestramiento en vuelo por instrumentos y nocturno , en este caso se estableció el objetivo de volar hasta el 25 por ciento de temas de noche ,cumplendo temas solo o en sección y practicando manejo y tácticas de ataque con misiles .Era común el despegue en formación o individual con seguimiento por radar CYRANO para llegar en este caso a la formación cerrada para inicio de la apertura y posterior de ataque radar y misil, lateral trasero o frontal. A veces la separación alcanzaba las 150 millas.

Los mecánicos

También durante 1971, se seleccionó al personal técnico que se adiestraría en Francia. El vicecomodoro Roberto E. Ciordia, jefe de la delegación, recibiría el curso de Motores ATAR 9C; el mayor Luis Maggi, el de Estructura; el capitán Dante R. Besaccia, el de Sistemas del Avión; el capitán Luis Ronconi, el de Radar Cyrano IIA; y veintiséis mecánicos de diferentes especialidades.

La instrucción comenzó a principios de 1972 en la base de Dijon, la misma unidad donde se entrenarían los pilotos. Finalizada la etapa inicial, de acuerdo con las distintas especialidades, el aprendizaje continuó en las fábricas Marcel Dassault, Snecma y Thomson. La última etapa se completó en el lugar del ensamblado final, en la ciudad de Mérignac (Bordeaux), próxima a la frontera con España.

Además de la capacitación, la presencia de esta numerosa delegación en las bases y centros técnicos franceses permitió acopiar valiosa información sobre las características de los talleres de mantenimiento: demandas de energía, herramientas especiales, bancos de ensayo, etc. Los datos recogidos facilitaron el reciclado de los hangares del Aeródromo Mariano Moreno, tarea en la que colaboraron el ingeniero Jean Coppens, de Dassault; el Sr. Clement, de Snecma; y M. Riguet, de Thompson, arribados al país para armar y poner a punto a los M-III, a medida que llegaran.

Uno de los grandes logros del personal subalterno instruido en Francia, posteriormente adoptado por las restantes unidades de combate de la FAA, fue la implementación del programa de Adiestramiento en el Trabajo, dictado para los mecánicos destinados a Mariano Moreno con el fin de completar la dotación del Escuadrón Técnico.

1972

A partir del 15 de diciembre de 1971, se había designado jefe del Escuadrón Mariano Moreno al vicecomodoro Atilio J. Triulzi,⁶ y establecido la organización que adoptaría la unidad entre el 1 de enero y el 30 de junio de 1972.⁷ Los vicecomodoros David E. Giosa y Roberto E. Ciordia fueron nombrados jefes de los futuros organismos aéreo y técnico, respectivamente.

A la espera del arribo de los aviones, la unidad recibió a partir del 15 de enero de 1972 al personal que se consigna a continuación⁸

En la jefatura de la BAM: teniente (RI) Jorge D. Barrera (Economía), mayor Luis H. de Feo (Contaduría), capitán Pedro L. Quevedo (Contaduría) y teniente Roberto F. Mangini (Central). En el Grupo Base: teniente Enrique W. Lunardello (Servicio Abastecimiento), alférez (R) Carlos A. Sister (Compañía de Tropa), mayor José C. Beccio (Escuadrón Mariano Moreno), capitán Cayetano A. Aducci (Sanidad), capitán Luis M. Costantini Queiroz (Odontología), primer teniente (RI) Fernando J. Jáuregui, primer teniente Horacio A. Ventola (Consultorio Médico), primer teniente José A. Pontalti (Farmacia y Laboratorio), teniente Ricardo M. Roberts (Compañía de Tropa), teniente Oscar R. Tarletta (Sección Comunicaciones), teniente David J. Benedetti (Policía Militar), alférez (RI) Emilio A. Nissen (Depósito de Recambio) y alférez (RI) Antonio Sangra (Racionamiento). En el Organismo Técnico: mayores Luis M. Maggi y Carlos A. Amestoy; y capitanes Dante R. Besaccia y Luis P. Ronconi. En el Organismo Aéreo: capitán Mario E. Román; primeros tenientes Hugo J. Páez, Mario A. Demartini, César A. Gatti, Juan E. Scherer, Carlos A. Luna y Héctor M. Pergolini.

En febrero de 1972, el flamante Escuadrón fue visitado por el jefe de Estado Mayor General, brigadier mayor Héctor L. Fautario, acompañado por el jefe IV Logística, brigadier Enrique J. Rodríguez, y el comodoro Antenor H. Echenique. Constataron el grado de cumplimiento de la Directiva M-III y la preparación alcanzada para recibir y ensamblar los doce aviones fabricados especialmente para la FAA, hecho que no acontecía desde la incorporación de los Gloster Meteor Mk-IV, muchos años atrás.

En coincidencia con el inicio de la 2.^a Etapa,⁹ tras finalizar los cursos de pilotaje y adiestramiento operativo, regresaron de Francia el vicecomodoro Giosa y el capitán Román; de inmediato, se abocaron a organizar el curso de adiestramiento para pilotos del Escuadrón de Caza Interceptora M-IIIIEA. También asesoraron los trabajos que estaban en ejecución para adecuar los sistemas de ayudas a la navegación, aproximación y aterrizaje. Se alargó la pista a 2.400 metros, más los 250 de zonas de frenado en las cabeceras.

6 Orden 21/72 del 18 de enero de 1972 - BAR N°1.822.

7 Resolución 534/71 del 7 de diciembre de 1971 - BAR N°1.813.

8 Orden 21/72 del 18 de enero de 1972 - BAR N°1.822.

9 Resolución 534/71 del 7 de diciembre de 1971 - BAR N°1.813

El equipamiento de ayudas, por el momento, basado en rudimentarios bochones, los cuales se siguieron utilizando por mucho tiempo hasta la habilitación y puesta en servicio del balizamiento eléctrico. Y aun así se preparaban para disponer de alternativa por posibles fallas. El Asesor piloto francés inicialmente no creyó posible volar nocturno con ellos pero luego de probar su eficacia y utilidad validó la operación. Se completaría más adelante con balizamiento eléctrico, luces de aproximación (MALS), barreras de contención, VOR y GCA. Del antiguo aeródromo de la BOAC, se conservaron las radiobalizas, externa (LO) e interna (LI). Más de un año y medio tomó la calibración y certificación de los equipos, demora que restringiría la actividad aérea de los meses iniciales.

En mayo del mismo año, regresaron los técnicos adiestrados en Francia. Su arribo posibilitó que, entre septiembre de 1972 y julio de 1973, se recibieran, armaran y pusieran en servicio los doce M-III. Los aviones llegaron por vía aérea, en cunas y montajes especiales para traslado, en la bodega de los Hércules C-130, a razón de uno por mes, aproximadamente.

A pocos días de haber celebrado el aniversario de la FAA, el 5 de septiembre de 1972, a las 12.45, la unidad recibió desarmado, a bordo del TC-63, el primer M-III EA argentino: el I-001. El gran acontecimiento fue presidido por el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Luis A. Cochella; el jefe del Escuadrón Mariano Moreno; el jefe del Organismo Técnico; su auxiliar, mayor Maggi; y el jefe de turno de ese día, capitán Román.

El 23 de septiembre llegó el I-003; el 1 noviembre, el I-004; y, finalmente, el 1 de diciembre, el I-005.

El 30 de octubre, la unidad fue visitada por el brigadier general Carlos A. Rey, que se interesó, especialmente, en el desarrollo y en las previsiones de las tareas de rearmado de los aviones. En esa oportunidad, se le informó que el primer vuelo de recepción se realizaría entre los últimos días de diciembre y principio de enero.

A fines de 1972, la unidad disponía de un Mirage biplaza y tres monoplazas en proceso de rearmado. Estructura reducida pero suficiente para iniciar el curso de los nuevos pilotos y el adiestramiento operativo del Escuadrón Mariano Moreno, a partir de marzo.

1973

A diferencia de las restantes unidades, en pleno receso de verano, el Escuadrón Mariano Moreno comenzó 1973 con una inusitada actividad. En primer lugar, alcanzaba el rango de base aérea. En segundo, se terminaban de ensamblar los primeros M-III y el piloto de la empresa Dassault, Geralde Resal, efectuaba el vuelo de comprobación.

El 10 de enero llegó el gran día. En presencia del comandante accidental de la FAA, brigadier mayor Luis A. Cochella, del brigadier mayor Carlos W. Pastor, del brigadier Rodolfo E. Rodríguez y de autoridades del Escuadrón Mariano Moreno, se recibió oficialmente el M-III EA matrícula I-003. Días después, luego de otro vuelo de prueba, se haría lo mismo con el biplaza I-001.

El 17 de enero, los pilotos argentinos efectuaron el primer vuelo, realizado en el I-001 desde la pista de Moreno, tripulado por el vicecomodoro Giosa y el capitán Román. En aquella histórica mañana, el rugido de la post-combustión marcaba el comienzo de una etapa de gran importancia para la institución y para la formación profesional de las tripulaciones de combate. Más de ciento cincuenta aviadores se adiestrarían, a través de los años, en este avión de caza interceptora con tecnología de última generación para esa década.

El alta del resto de la flota se efectuó entre febrero y julio de 1973, según el siguiente cronograma: el 5 de febrero, el segundo biplaza, el I-002; el 18 de marzo, el I-006; el 13 de abril, el I-007; el 5 de mayo, el I-008; el 20 del mismo mes, el I-009; el 29 de junio, el I-010; y finalmente, el 17 y el 27 de julio, el I-011 y el I-012. De esta forma se completaba, en término, la recepción de los doce M-III. El último, a sólo diez meses del arribo del primero.

Sesenta días más tarde, el 27 de septiembre, se despedía con un almuerzo de camaradería al personal técnico de la empresa Marcel Dassault que había asesorado sobre el rearmado de los aviones: el ingeniero Jean C. Coppens y el piloto de pruebas Resal. Los técnicos del motor y del radar permanecerían un período más prolongado, hasta completarse la construcción de los talleres, la instalación de los bancos y el dictado de los cursos relacionados con las especialidades de su competencia. Esta actividad posibilitó el mantenimiento del primer y del segundo escalón y, parcialmente, del tercero, para el radar.

Se concluyó, de esta manera, la puesta en servicio y entrada en operaciones del sistema de armas M-III, en los plazos previstos, sin dificultades técnicas, sin incidentes ni accidentes. Sistema que, en el primer año de vida, volaría 1.350 horas y dispondría de un plantel de diecisiete pilotos operativos en Etapa 3.

La actividad aérea

Luego de finalizar los cursos de adaptación al avión (Etapa II), y de instructor de vuelo, diurno y nocturno, en el Escuadrón 2/2 Cote d'Or, en la Base Aérea de Dijon; y de piloto operacional (Etapa III) en el Escuadrón 1/13 Artois, en la Base Aérea de Colmar (Francia), en febrero del 1973, regresaron al país el vice-comodoro Igué Rosset, el capitán Villar y el primer teniente Sánchez. El vicecomodoro Rodoni ya había retornado en diciembre. De esta forma, se incorporaban a la unidad los oficiales capacitados por la Armée de l'Air. El primer desafío de ellos sería instruir a once pilotos recientemente asignados. Para esta tarea, contarían con la asistencia de un asesor de vasta experiencia en M-III, el mayor francés Jaques Picagne, presente en Moreno desde diciembre de 1972 y que colaboró, teórica y prácticamente, en la formación del nuevo núcleo operativo, durante dos años.

El vuelo a Mach¹⁰ 0,9 (9 millas por minuto) de esta aeronave exigía acotar perfectamente las salidas y aproximaciones a la pista, como también los sectores para las prácticas normales y para las supersónicas.

En forma tentativa, primero, y definitiva tras ligeras modificaciones, se delimitaron tres sectores de vuelo: uno, local (sobre la vertical del aeródromo, restringido a partir de los 15.000 pies por el tránsito aéreo); y dos, generales, sin limitaciones. El primero de ellos, ubicado al norte de la posición Ibicuy, abarcaba prácticamente toda la provincia de Entre Ríos. Los pobladores rurales entrerrianos pronto se acostumbrarían a convivir con el estruendo de la ruptura de la barrera del sonido, durante las prácticas de combate y de interceptación supersónicas diurnas y nocturnas.

El segundo sector general fue establecido al oeste del VOR San Antonio hasta la altura de Junín y usado, principalmente, para adiestramiento en vuelo nocturno, por instrumentos y en prácticas con el radar del Grupo de Instrucción y Vigilancia Aérea (GIVA). A modo de complemento, se fijaron dos corredores de salida y aproximación: uno, utilizaba el VOR ubicado en San Antonio de Areco; otro, partía desde Ibicuy. Dichos corredores facilitaron el acceso a los sectores, y el control y coordinación entre ellos y los vuelos locales.

Se creó el CTR Moreno conforme a las normas OACI y dependiendo del Comando de Regiones Aéreas, bajo control de la TWR Moreno con posibilidad de extenderlo hasta los 15.000 pies de altura, todo bajo coordinación con el TMA Baires. Es más que destacable la dedicación y empeño del personal de operadores y su jefe más el de mantenimiento electrónico y de antenas, señores Bianchi y Lafusa. Así se fue transformando una torre primaria en su equipamiento y performance en una que se distinguía por el alcance y claridad en comunicaciones, en el manejo de las barreras de contención y el sistema de balizamiento. Se recuperó y ensancho la pista con el agregado de calles de acceso más sus zonas de parada en cabeceras. Se amplió la plataforma para dar maniobrabilidad a las aeronaves.

Merecen un comentario especial los operadores del GCA, que debieron adaptarse para guiar un móvil aproximándose al aterrizaje a 200/210 nudos. Estos hombres, con gran dedicación, se familiarizaron con las nuevas exigencias del M-III y, en poco tiempo, fueron una ayuda imprescindible en los críticos momentos de mala visibilidad. Con maestría, llegaron a colocar los aviones sobre la cabecera. Gracias a ellos, más de un vuelo no finalizó en los aeródromos de alternativa.

Aunque menos crítica, la adaptación de los operadores de torre fue similar. Amén de la velocidad, los controladores no terminaban de habituarse al chorro de fuego de la post-combustión del motor Atar 9-C, a los ascensos a 40.000 pies en 1min 30seg, a los circuitos de emergencia simulados desde los 15.000 pies en base alta. Las increíbles prestaciones de los M-III demandaron, también, una inesperada adecuación de fraseología y procedimientos.

Iniciada la actividad anual, el 19 de marzo de 1973 comenzó el curso de pilotos. Once alumnos y seis pilotos etapa III –cuatro de ellos, inspectores e instructores de vuelo– componían este embrión de grupo aéreo. Las clases se impartían en la torre de vuelo, a escasos metros del sitio donde se erigía el edificio definitivo. Las rudimentarias instalaciones de la torre alojaron al incipiente organismo aéreo incluyendo aula y salas de reunión previa al vuelo y de equipos personales.

Con nostalgia y algunas sonrisas, muchos de los protagonistas recordarán estos duros comienzos: la incomodidad de las aulas reducidas, los resfríos y las presentaciones al aire libre por falta de espacio en el interior. Pero las expectativas de volar a Mach 2 vencían éstas y otras dificultades como, por ejemplo, la falta de vivienda próxima a la base, ya que la mayoría del personal vivía en la Capital Federal, a 50 kilómetros de distancia.

¹⁰ Velocidad del sonido

La dotación inicial del Escuadrón M-III fue la siguiente: jefe de escuadrón, vicecomodoro David E. Giosa; jefe de Operaciones, vicecomodoro Nelsis N. Rodoni; inspector de vuelo, mayor José M. Ignes Rosset; instructores de vuelo, capitanes Mario E. Román y Luis D. Villar; y primer teniente José Sánchez. Asesor, mayor francés Jaques Picagne; y alumnos, capitanes Carlos J. Lupiáñez, Juan C. Sapolski y Eduardo R. Costa; primeros tenientes Julio C. Farkas, Carlos F. Neme, Hugo J. Páez, Mario A. Demartini, César A. Gatti, Juan E. Scherer, Carlos A. Luna y Héctor M. Pergolini; estos entre Julio y Agosto hacen su vuelo solo.

Después de recibir las clases sobre Materiales y Equipos, Operaciones Normales y de Emergencias y aprobar los exámenes escritos y orales, los alumnos iniciaron los vuelos de doble comando. La experiencia y la capacidad profesional de esta primera promoción, compuesta por seleccionados pilotos de las unidades de Sabre F-86F y de Douglas A-4B, facilitaron la exigente tarea de los instructores.

El elevado ángulo de ataque con que era preciso presentar el avión en la final para los aterrizajes dificultaba la visión sobre la pista desde el puesto trasero. Saber si la aproximación era correcta o no, más que nada, resultaba una cuestión de palpito. Aparte de luchar con el segundo régimen, con reducida visual sobre el sector delantero del avión, los instructores debían tomar decisiones instantáneas a 200 nudos de velocidad y a escasos metros del suelo.

No obstante, con nueve temas de doble comando se habilitó a los alumnos para volar el ansiado “solo”. El acontecimiento, pese a la veteranía de estos cazadores, no debió pasar inadvertido en sus espíritus. Basta recordar las palabras de José María de Llanos:

Porque solo y libre... ¡Al fin te encontraste contigo!, tú solo en la cabina, un puñado de ciencia y destreza por tus manos. Una misión en tu alma, el espacio sin límites y Dios a tu encuentro.

Finalizada esta etapa, se pasó a la fase dedicada al aprendizaje del empleo operativo del Mirage: combate aéreo vertical, uso del radar de a bordo en interceptaciones y combates, empleo de misiles de mediano y corto alcance, en especial en los cruces de frente cuando los oponentes se acercaban a Mach 1.2 recorriendo 20 millas por minuto. El cruce de frente mide velocidades relativas, en este caso sumadas lo que da 1.8 MACH y a veces más.

De este primer curso saldrían los jefes de escuadrillas, los instructores y los jefes de escuadrón que posibilitarían la conformación de la unidad de caza interceptora todo tiempo M-III y la de caza-bombardeo M-5 Dagger. Ambas unidades desplegarían en dos oportunidades, al sur del país (diciembre de 1978 y abril de 1982), cuando la defensa de la soberanía exigió aplicar los conocimientos adquiridos y explotar las bondades de los Mirage.

El 18 de octubre, a sólo seis meses de haber comenzado el adiestramiento con un biplaza y dos monoplazas, se dio por finalizado el período de adaptación con una formal ceremonia. Es de destacar que el curso se desarrolló sin ningún incidente de acuerdo con lo planificado y que, a la par de la actividad aérea, el personal debió realizar actividades complementarias para alcanzar las etapas previstas en la Directiva M-III y en la Resolución 534/71.

El acto del vuelo “solo” se efectuó con la presencia de altas autoridades de la FAA, del personal de la unidad y de invitados especiales. Con emoción, acompañaron a los once alumnos; con ellos, compartieron la alegría y el honor de haber sido los primeros en recibir, previo a estampar sus nombres en el “Libro de Oro”, el emblema y el pañuelo que los identificaba como pilotos de M-III a partir de ese momento.

Antes del intercambio de presentes entre alumnos e instructores, el capitán Lupiáñez, en representación de los nuevos, con emotivas palabras expresó el sentir compartido frente a la perspectiva que se abría en sus carreras y que los convertiría en simiente de las futuras tripulaciones de Mirage. La ocasión fue propicia para presentar en vuelo el M-III. El capitán Villar demostró las características sobresalientes de aceleración y de maniobrabilidad; además, la adecuación a maniobras en alta y en baja velocidad de este moderno caza de ala delta. Los actos culminaron con un almuerzo de camaradería. Hablaron el titular de la unidad, vicecomodoro Triulzi, y el jefe del Escuadrón Aéreo, vicecomodoro Giosa; ambos manifestaron la satisfacción y el reconocimiento por el esfuerzo del personal que había logrado poner en el aire a once tripulantes, a nueve meses de haber recibido el primer avión.

La exhibición acrobática del capitán Villar fue el debut en sociedad del Mirage. Sin embargo, meses antes, durante la ceremonia de cambio de comandantes en jefe de la FAA (el brigadier general Fautario reemplazaba al brigadier general Rey), la numerosa concurrencia se había estremecido con las agudas siluetas de cuatro M-III (I-001, I-002, I-005 y I-006); contrastadas sobre un cielo azul y luminoso, en El Palomar, en cerrada formación, participaron por primera vez en un desfile aéreo. Los vicecomodoros

Giosa y Rodoni, el mayor Ignés Rosset y el capitán Román integraron aquella escuadrilla; y los primeros tenientes Gatti y Scherer, como copilotos en los dos biplazas.

El Escuadrón Mariano Moreno se transforma en BAM

De acuerdo con las previsiones, el 21 de septiembre de 1973, el Escuadrón Mariano Moreno se constituyó en BAM. En esa jornada, se fijó la distribución de cargos en la nueva orgánica.¹¹

Vicecomodoro Atilio J. Triulzi (jefe de base); primer teniente Héctor M. Pergolini (ayudante); vicecomodoro Nelsis N. Rodoni (Departamento Operaciones); primer teniente José Sánchez (auxiliar); primer teniente Carlos A. Luna (auxiliar); capitán Marcelino T. López (Departamento Inteligencia e Inteligencia Terrestre); primer teniente Sánchez (Inteligencia Aérea); vicecomodoro José M. Ignés Rosset (Asesoría Prevención de Accidentes); capitán Juan C. Sapolski (auxiliar); primer teniente Ricardo M. Roberts (División Central); mayor Héctor L. de Feo (División Contaduría); capitán Pedro L. Quevedo (auxiliar); alférez Carlos R. Ibáñez (Tesorería); capitán Carlos J. Lupiáñez (División Economía); teniente Jorge D. Barrera (auxiliar); primer teniente Pergolini (División Contralor de Cargos); vicecomodoro David E. Giosa (jefe de Escuadrón Aéreo); primer teniente Carlos F. Neme (Sección Central); mayor francés Jacques Picagne (asesor operacional); mayor Osvaldo J. Marzoratti (asesor médico); vicecomodoro Giosa (Junta Stand y Equipo de Calidad en Vuelo); vicecomodoro Rodoni, y capitanes Mario E. Román y Luis D. Villar (auxiliares); primer teniente Sánchez (Instrucción Terrestre); primer teniente Julio C. Farkas (Sección Aulas y Ayudas a la Instrucción); primer teniente César Gatti (auxiliar); primer teniente Sánchez (Sala de Situación y Operaciones); capitán Lupiáñez (Escuadrilla de Servicios), mayor Ignés Rosset (Escuadrilla de Instrucción); capitanes Román, Lupiáñez, Sapolski y Eduardo R. Costa (1^{ra} Sección); capitán Villar, y primeros tenientes Farkas, Neme, Hugo J. Páez y Mario A. Demartini (2^{da} Sección); primeros tenientes Sánchez, Gatti, Juan E. Scherer, Luna y Pergolini (3^{ra} Sección); vicecomodoro Rodoni (Escuadrilla Operativa); mayor Ignés Rosset, capitanes Román y Villar, y primer teniente Sánchez (oficiales de escuadrilla); vicecomodoro Roberto E. Ciordia (jefe de Escuadrón Técnico); capitán Dante R. Besaccia (Servicio Control); primer teniente Farkas (auxiliar); vicecomodoro Luis M. Maggi (Servicio Inspecciones y Reparaciones); capitán Villar (auxiliar); capitán Luis Ronconi (Servicio de Electrónica y Armamento); capitán Juan C. Fernández (Servicio de Pista); primer teniente Scherer (auxiliar); mayor Carlos A. Amestoy (Depósito de Material Aeronáutico); capitán López (jefe de Escuadrón Base); primer teniente Eduardo Witanowski (Compañía de Servicios); teniente David J. Benedetti (Compañía Policía Militar).

Servicios Generales: capitán Costa (Sección Transporte); teniente Oscar R. Tarletta (auxiliar); teniente Héctor M. Montserrat (Sección Comunicaciones); teniente Fernando J. Jáuregui (Sección Conservación de Instalaciones); teniente Roberto F. Mangini (auxiliar); primer teniente Páez (Sección Contra Incendio). Servicios Especiales: primer teniente Demartini (Sección Seguridad de Vuelo); primer teniente Gatti (Sección Armamento y Sección Abastecimiento).

Acallados los ecos de los festejos del vuelo “solo” y del ascenso de jerarquía de la unidad, 1973 finalizó en plena tarea de adecuación de las instalaciones y de facilidades para el adiestramiento aéreo. Como polígono aire-tierra se eligió el antiguo campo de la isla Mazaruca, donde por muchos años se habían adiestrado las tripulaciones de Gloster Meteor. El trazado del complejo fue adaptado a las exigencias de disparo a mayor velocidad y distancia: líneas de tiro para cañones, círculo para bombardeo en picada y, en especial, comunicaciones. En las prácticas semanales, la disponibilidad de un T-34 Mentor facilitó los traslados de elementos y directores de tiro.

Se gestionó y obtuvo un área sobre la Bahía Samborombón, reservada para las prácticas de tiro aire-aire. Las dimensiones del espacio asignado permitían ejercitarse sobre blancos arrastrados a 300 nudos. Como remolcador, se empleaba otro Mirage; y como blancos, las mangas aéreas de alta velocidad marca Secapen. El tiro se realizaba a 520 nudos y a 3.500 metros de altura.

Con los polígonos de tiro aéreo habilitados y los sectores de vuelo (oeste y norte) autorizados, la unidad ingresó al segundo año de funcionamiento en condiciones de completar el adiestramiento de los primeros once alumnos y de recibir al segundo contingente aprestado para trasladarse a la unidad.

1974

El 7 de enero de 1974, se produjo el cambio del jefe de unidad. El comodoro Antonio D. López¹² fue designado en reemplazo del vicecomodoro Triulzi. Días más tarde, el vicecomodoro Alberto C.

¹¹ Orden del Día N°90/73

¹² Resolución 734/73 del 5 de diciembre de 1973 - BAR N°1.879

Simari se hizo cargo del Escuadrón Base, y junto con los vicecomodoros David E. Giosa y Luis R. Barreira, jefes de los escuadrones aéreo y técnico, respectivamente, acompañaron al nuevo jefe en la conducción.

De esa forma, las metas previstas por la Jefatura III del Estado Mayor General, volcadas en el marco de las directivas del proyecto Mirage, se habían cumplido. La unidad estaba lista para entrar en fase final e integrar, con el Grupo 1 VYCA, el sistema de DA nacional.

En mayo, la BAM Mariano Moreno recibió al presidente de la Nación, teniente general Juan D. Perón, y a la vicepresidente, María E. Martínez de Perón; estuvieron acompañados por una nutrida delegación de autoridades, entre las cuales se encontraban el ministro de Defensa, Dr. Ángel F. Robledo; el comandante en jefe del Ejército, teniente general Leandro E. Anaya; y el de la Armada, almirante Emilio E. Massera. Los recibió su par de la FAA, brigadier general Héctor L. Fautario, y el comodoro López, a modo de anfitrión.

Se deseaba mostrar las obras terminadas y los adelantos técnicos incorporados; y, también, presentar el sistema de armas M-III en tierra y exhibir sus cualidades en vuelo.

Tras recibir diferentes explicaciones y recorrer la muestra estática, el presidente de la Nación y su comitiva presenciaron una demostración a cargo del capitán Villar. A los clásicos rizados, toneles, vuelos invertidos y virajes a máxima carga, se agregaron aceleraciones, desaceleraciones y pasajes en una amplia gama de velocidades.

Las virtudes aerodinámicas del M-III y el poderío de los 6.000 kilos de empuje del motor Atar 9-C quedaron, claramente, evidenciados con esta presentación.

La visita presidencial tuvo gran repercusión política, no sólo por la trascendencia histórica de los protagonistas sino porque, a más de un año de recibido el primer avión, la FAA se hallaba en condiciones de presentar al poder político la excelencia operativa y técnica de la inversión: más allá de ser el primer avión de combate supersónico para la institución, era la primera adquisición que respondía al moderno concepto de sistema de armas.

Quedaba claro, además, la capacidad institucional para alcanzar, en un lapso tan corto, el nivel operativo de las tripulaciones y mantener en servicio la totalidad del sofisticado equipamiento de a bordo.

El programa de capacitación operacional de los alumnos que había comenzado en 1973 concluyó en 1974. En este año, no se previó desarrollar otro curso. Sin embargo, el Escuadrón Adiestramiento no permaneció inactivo; se impartió uno especial para un novato también especial: el jefe de la BAM. El comodoro López, el más aplicado de los alumnos, satisfizo el 100% de las exigencias; recibió de los instructores, capitán Villar y primer teniente Sánchez, el programa teórico y práctico, completo. Voló el "solo" en octubre y la anécdota sería nada más que eso si no se añade que jamás había subido a un avión de caza: la adaptación al M-III, la máscara, los arneses, el asiento eyectable, las "G" no deben de haberle resultado muy comfortable a este veterano transportero que pronto se transformaría en cazador supersónico.

Al promediar el año, se realizaron los primeros ejercicios de interceptación a aeronaves de distintas características: en mayo, con un escuadrón de bombarderos Canberra Mk-62 que visitó la unidad; y en junio, con un escuadrón de Douglas A-4B que simuló un ataque a la BAM. El apoyo del radar de vigilancia del Grupo 1 VYCA permitió comprobar y poner a punto el sistema de DA. Con estas ejercitaciones, los oficiales de la primera dotación calificaron como pilotos Aptos para el Combate (AC).

El 10 de agosto, con motivo de celebrarse otro aniversario de la FAA, el Escuadrón M-III y, prácticamente, la totalidad de la dotación del material aéreo participaron de una imponente inspección presidencial, en la pista 01 de la VII Brigada Aérea. La presidente de la Nación revistó, en compañía del comandante en jefe de la FAA, más de dos kilómetros de aviones estacionados en la pista, a bordo de un *jeep* descubierto. De pie, tomada de una barra horizontal, luciendo el dorado brevet de Piloto Honoris Causa sobre su capa de pañolenci azul, revistó a los pilotos que, firmes, junto a cada máquina, le rindieron honores con el saludo militar. Finalizada la inspección, las autoridades se trasladaron en helicóptero a El Palomar. Con posterioridad, alrededor de ciento cincuenta reactores despegaron de Morón y, en perfecta formación, sobrevolaron las instalaciones de la I Brigada Aérea, encabezados por los M-III.

En octubre, al cerrarse la XXVI Semana Aeronáutica y Espacial en Rosario, una escuadrilla de M-III comandada por el capitán Román desfiló y efectuó diversos pasajes de demostración. El capitán Villar, con el I-011, exhibió las cualidades acrobáticas del avión.

En 1974, la joven unidad de los modernos M-III alcanzó la madurez. El nivel operativo logrado por los tripulantes y las 1.718 horas voladas, sin inconvenientes, a un promedio de ciento diez cada uno, son prueba suficiente.

1975

El tercer año de actividad del Escuadrón M-III, 1975, comenzó con una buena noticia: el jefe III del Estado Mayor General notificaba¹³ a la BAM Mariano Moreno que, por la actividad desarrollada en 1973, se había hecho acreedora al premio “Seguridad en Vuelo”, instituido por la USAF para la unidad de la FAA con menores incidentes en relación con las horas voladas. Fue entregado por el jefe del Comando Cono Sur, general James M. Breedlove, en una solemne formación desarrollada en junio de 1975.

En enero de 1975, la conducción superior de la FAA¹⁴ dejó sin efecto los anexos 5/4, 5/5 y 6 de la resolución¹⁵ del 7 de diciembre de 1971. Por lo tanto, a partir del 1 de marzo, la BAM Mariano Moreno pasó a depender del Comando de Operaciones Aéreas en lugar del Estado Mayor General; se le asignó como misión: “Alcanzar y mantener la capacidad que le permita ejecutar los procedimientos operativos de interceptación y ataque que se le ordenen, y brindar el apoyo operativo y sostén logístico posible a sus medios y a unidades aéreas que eventualmente desplieguen a su aeródromo, a fin de posibilitar al Comando Superior el cumplimiento de su misión”.

Además del cambio orgánico, en marzo comenzó el segundo curso de Mirage. Los alumnos, mayor Manuel M. Mir y primeros tenientes Jorge García, Carlos A. Arnau y Jorge L. Huck, tras cumplir las exigencias teóricas y de vuelo, salieron en el “solo” el 18 de mayo. La tradicional ceremonia y el posterior almuerzo de camaradería concitaron la alegría y la satisfacción de la unidad que, con esta segunda camada, incrementaba el número de pilotos habilitados, de diecisiete a veintiuno.

La recepción de numerosos visitantes oficiales fue una actividad subsidiaria, que por momentos tuvo peso en esos tiempos en que la unidad era la estrella operativa de la FAA. En abril, se recibió al comandante de la Aviación de Caza de la Fuerza Aérea Boliviana, teniente coronel Salomón Soria, que realizó un vuelo en el biplaza I-001. En octubre, a una delegación de la Escuela de Artillería del Ejército y a los integrantes del Curso de Defensa Nacional. En noviembre, se batió el récord: pasaron por la BAM Mariano Moreno, representantes de la Escuela de Mecánica de la Armada; el agregado aeronáutico de la República del Uruguay, coronel Walter Samarello, que fue invitado a volar; y, finalmente, una delegación de la Fuerza Aérea Paraguaya, encabezada por su jefe de Estado Mayor. En todos los casos, asistían a conferencias explicativas acerca de la operación y mantenimiento del sistema Mirage.

Para el 27 de mayo, centenario del nacimiento de Jorge Newbery, el comodoro López fue designado comandante del desfile aéreo conmemorativo. La BAM Mariano Moreno tuvo la responsabilidad de planificar y controlar la ejecución del pasaje; participaron diez M-III, encabezados por el comandante en el I-001.

Este esfuerzo por hacer volar a la mayoría de los aviones fue superado durante la celebración del Día de la Fuerza Aérea, cuando el Escuadrón Mirage desfiló sobre la I Brigada Aérea de El Palomar con doce M-III, el 100% del material aéreo.

Los cursos realizados en Francia por los pilotos argentinos habían coincidido con los efectuados por los pilotos de la Fuerza Aérea Venezolana. De esta coincidencia nació una vinculación muy especial entre los escuadrones aéreos Mirage de ambos países. Los vínculos se transformaron en una relación de cooperación profesional; y ésta, en un convenio entre las dos fuerzas aéreas: los pilotos argentinos recibirían un curso en el simulador de M-III en ese país; los venezolanos, la práctica y la documentación sobre el uso del radar de a bordo, la utilización de misiles y las misiones de interceptación.

El 15 de junio de 1975, partió rumbo a Venezuela el primer grupo de este intercambio que se mantendría hasta 1984, oportunidad en que la unidad de Moreno incorporaría el simulador de M-III con sistema visual, adquirido en Israel.

Con motivo de celebrarse un nuevo aniversario de la Independencia de la República Oriental del Uruguay, la FAA fue invitada a participar de la gran parada militar organizada en aquel país. Nuevamente, la responsabilidad recayó en el Escuadrón. El 25 de agosto, cuatro Mirage, conformando la denominada Escuadrilla Independencia, desfilaron los colores patrios sobre los cielos de Montevideo. Liderada por el capitán Villar, la Escuadrilla estuvo integrada por el capitán Costa, los primeros tenientes Farkas y Luna. Los M-III abrieron el desfile, para orgullo de los argentinos presentes en la capital uruguaya.

Pero la unidad estrella de la FAA, dotada con el más moderno material adquirido por la Nación, no podía mantenerse alejada de la situación política ni permanecer indemne, en aquellos años de conmoción interna. A mediados de 1975, un suboficial subalterno, del Grupo Técnico 8, captado y bajo influencia de las bandas terroristas ajena a los intereses de la Patria, intentó destruir el material de Mirage M-III

¹³ Expediente N°7.460.412/75.

¹⁴ Resolución 894/74 del 19 de diciembre de 1974 - BAR N°1.901.

¹⁵ Resolución 534/71 del 7 de diciembre de 1971 - BAR N°1.813.

hangarados, colocando explosivos en los tanques de combustible externos de ala. Las normas de operación del hangarado de los aviones con los tanques de 500 llenos, evitaron la detonación, por dos motivos: primero, el combustible dañó el dispositivo humedeciendo la pólvora y segundo si bien encendió, ésta necesitaba oxígeno para incendiar, inexistente ésto dentro del JP1. El personal que halló esta novedad fueron los hoy Suboficiales Mayores retirados Eduardo Silvestri y Ubaldo Romaniello por el hollín y color del combustible en los tanques. El daño irreparable y cuantioso que hubiera causado una explosión y ello hubiera ocurrido en seis aviones.

Recuerda el SM (R) Ubaldo Romaniello: *Me desempeñaba como mecánico de mantenimiento de aviones Mirage III, en la Sección de Inspecciones P (periódicas) recuerdo que una tarde estuvimos trabajando fuera de horario para finalizar una "P" al I-003 el cual debía realizar un vuelo de prueba como punto final del trabajo pero este vuelo se iba a realizar a primera hora del día siguiente, por tal motivo dejamos los tanques suplementario de 500 lts cargado de combustible, esto se solía hacer para no entorpecer las tareas de primera línea con el camión cisterna.*

Habíamos tomado todas las medidas de seguridad prevista para estos casos dejábamos la tapa del tanque cerrada sin su ajuste definitivo. Guardamos el avión en el hangar de tal forma que pudiéramos ser los primeros en sacarlo al otro día y nos retiramos aproximadamente a las 17:00 hs.

Al otro día regresamos más temprano del horario normal para poder ganar tiempo en tareas que se hacían antes que llegue el piloto .comenzamos a preparar el avión para sacarlo del hangar y mientras tanto realizo una mirada general al avión y observo al remover la tapa de combustible que no estaba como era normal dejarla eso me llevo a sacarla totalmente y observo que tenía un color negro muy similar a un tipo de grasa grafitada que usábamos. Miro adentro del tanque y veo algo como una tira de trapo que no podía identificar, entonces llamo a uno de mis compañeros si podía venir a ver de qué se trataba tal anomalía .hacemos un gancho con un alambre y extrae un envase plástico derretido y la máquina de un reloj pulsera, damos aviso a nuestros superiores los cuales ordenan revisar el resto de los aviones dado a que se trataba claramente de un atentado terrorista. Creo que en total fueron 6 bombas encontradas avión de por medio las que no alcanzaron a explotar porque el combustible derritió el envase plástico y se mojó la pólvora unos años después se descubre el autor de la colocación de los artefactos quien estuvo trabajando entre nosotros todo ese tiempo. Hoy este ciudadano argentino se encuentra en libertad.

A pesar de ese episodio, el año fue intenso en tareas operativas. Continuaron las visitas y en todos los eventos de relieve participaron los M-III. A tres años de iniciada la actividad, habían superado las 5.000 horas de vuelo. La capacidad técnica lograda permitía mantener en estado operacional los sistemas del avión, incluso aquellos más complejos como misiles y radares. Una muestra de tal capacidad fue el vuelo a la máxima cota operativa del avión –21.780 metros– realizado por el capitán Villar tripulando el biplaza I-002. Vestido con uno de los cuatro trajes especiales de altura adquiridos, tras aplicar un procedimiento de aceleración y trepada planificado para tal fin, el piloto alcanzó dicha cota y permaneció dos minutos en ella. El vuelo batió el récord nacional de altura con aviones de reacción.

La idoneidad profesional en el uso de las armas y de los sistemas de a bordo, en misiones de interceptación y de ataque, era reconocida por otras fuerzas aéreas como las de Perú y de Venezuela que, con frecuencia, recurrían al Escuadrón para asesorarse. Los nuevos conceptos: “segundo régimen”, “vuelo transónico”, “combate vertical”, “maniobras supersónicas”, se volcaron en distintos manuales de amplia difusión en aquellos países y en otras unidades aéreas de la institución.

Con el mismo propósito de perfeccionamiento, el Escuadrón introdujo en su organización la especialidad de oficial de tiro. Las posibilidades que ofrecía la amplia gama de velocidades del M-III exigían un estudio específico del combate y el tiro aéreo para explotar las bondades del avión y contrarrestar las debilidades derivadas, básicamente, del ala delta. La investigación y el análisis de los problemas asociados a la aerodinámica y a las curvas balísticas fue responsabilidad del oficial de tiro que se convertiría, así, en una pieza clave del empleo operacional del Mirage.

La actividad aérea de 1975 superó las cifras de años anteriores llegando a las 2.115 horas de vuelo. El total acumulado, desde el comienzo, sumaba 5.183.

1976

El 9 de diciembre pasado, la BAM Mariano Moreno se había convertido en VIII Brigada Aérea.¹⁶ El brigadier Antonio D. López había sido designado jefe de brigada; el comodoro Rafael D. Cantisani, jefe de Operaciones (al regresar del extranjero); el vicecomodoro Luis R. Barreira, jefe del Grupo Técnico; el vicecomodoro Néstor Royo, jefe del Grupo Base; y el vicecomodoro Manuel M. Mir, jefe del Escuadrón Aéreo.

El prestigio de la recién promovida Brigada se empañó al comienzo de la instrucción con el primer accidente aéreo de un M-III en el país. Ocurrió el 23 de marzo de 1976, en Gualeguaychú, mientras el capitán Costa y el primer teniente García cumplían un tema de adiestramiento en combate aéreo, avión contra avión. García, efectuando la maniobra defensiva llamada “tonel pesado”, a 36.000 pies, entró en un tirabuzón chato. A causa del ala delta, la práctica de esta figura a gran altura constituía una maniobra crítica y su ejecución requería especial cuidado, que podía colocar al Mirage en tirabuzón y a mayor altura, más difícil era la recuperación de este avión que necesitaba de ciertas condiciones aerodinámicas para sacarlo. Durante el descenso, sobrepasada la altura de seguridad sin poder recuperar el control del avión, el primer teniente García debió eyectarse y descender en paracaídas. El piloto resultó ileso, pero el avión matrícula I-009 quedó destruido. Estudios posteriores de la Fábrica establecieron una importante restricción en maniobras tipo TONEL PESADO que no se mencionaban previamente. El historial del M-III en la Argentina registra sólo dos accidentes de este tipo.

El curso de vuelo de 1976 contó con dos alumnos: el comodoro Cantisani y el primer teniente Gustavo A. García Cuerva. ¿Coincidencia o destino? La vida o un designio misterioso reunieron a estos dos hombres en el único curso del año. Uno, ya antiguo; el otro, en los primeros pasos de la carrera. Tiempo después y por diferentes razones, ambos perderían la vida tripulando un M-III. El 30 de junio finalizaron la etapa de adiestramiento inicial, tuvieron el vuelo “solo”, la tradicional ceremonia y el festejo.

En agosto, el Grupo Aéreo desplegó a Tucumán y participó del desfile aéreo organizado para celebrar el aniversario de la creación de la FAA.

Dos meses más tarde, el comandante en jefe, brigadier general Orlando R. Agosti, visitó la unidad y efectuó un vuelo en M-III.

El año terminó con un plantel de veinticinco pilotos de combate adiestrados y once aviones de dotación. Se habían volado 1.583 horas. Nadie presentía que el comienzo del próximo enlutaría a la unidad con la primera víctima del sistema.

1977

El 25 de febrero de 1977, el primer teniente Juan E. Scherer preparó el plan de vuelo para adiestrar en condiciones nocturnas y por instrumentos al jefe de unidad, comodoro Cantisani. Volarían en el biplaza I-001 que, desde tiempo atrás, arrastraba un desperfecto menor en el mecanismo de presurización de cabina: durante el ascenso entre los 10.000 y 20.000 pies, la falla se manifestaba con un molesto ruido interior. Esta especie de golpeteo, al que la mayoría de los tripulantes estaban habituados, podía ser confundida con una vibración de motor por un piloto con escasa experiencia en el avión. Tal vez, éste sería el caso del comodoro Cantisani que, debido a sus obligaciones, no había seguido un adiestramiento regular.

Aquella noche, instructor y alumno despegaron en el I-001 con toda normalidad e iniciaron la partida por instrumento reglamentaria. No habían alcanzado a sobrepasar los 10.000 pies cuando el mecanismo de la presurización comenzó a fallar. El primer teniente Scherer, en el puesto delantero, habituado al golpeteo y concentrado en los instrumentos y en los enlaces radiales con los controladores del Área Terminal Baires, volaba impertérrito. En el puesto trasero, el comodoro Cantisani, con un inconveniente en la máscara de oxígeno que dificultaba su comunicación con el instructor, habrá pensado que fallaba el motor y la única escapatoria era abandonar la máquina pues, sin mayores preámbulos, se eyectó. El primer teniente Scherer, tras declararse en emergencia, controló perfectamente el avión, aterrizó sin novedad y carreteó hasta las luces de la plataforma.

El percance no hubiera pasado de una celebración en el Grupo Aéreo, costada por el causante. Pero sucedió lo inesperado. A la inevitable cadena de errores que configuran los accidentes, se añadió el hecho de que los cartuchos eyectores de la cúpula estuvieran colocados al revés. La inversión hizo que se expulsara en forma despareja y el marco metálico del plexiglás golpeará la cabeza del comodoro Cantisani causándole la muerte en el acto. El instructor, sólo al llegar a la plataforma, se dio cuenta de que había perdido al comodoro.

Como consecuencia del luctuoso accidente, el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Miguel A. Ossés, puso en funciones al nuevo jefe de brigada, comodoro Jorge A. Van Thienen, que tomó el mando de la unidad el 8 de marzo de 1977.

¹⁶ Decreto 3.774 del 9 de diciembre de 1975 - BAR N°1.921

En momentos en que el grupo aún no se había repuesto de la trágica pérdida del comodoro Cantisani, llegó la noticia de que se estudiaba la compra de más Mirage para compensar la destrucción del I-009 y completar dieciocho. El 27 de mayo, se firmó el contrato M-III/77 que contemplaba la adquisición de siete monoplazas y de misiles aire-aire de corto alcance Magic I como complemento del Matra 530. Las entre- gas se acordaron para 1979 y 1980.

En marzo de 1977, se inició el curso anual de pilotos de M-III. Fueron sus alumnos: el recién designado jefe de brigada, comodoro Van Thienen, y dos oficiales provenientes de Sabre F-86F, primeros tenientes Jorge A. Testa y Horacio Mir González. La instrucción en vuelo estuvo a cargo de los capitanes Sapolski y Páez, que reemplazaban a los capitanes Román y Villar. Ambos, en años sucesivos, se habían alejado para asistir a la Escuela de Comando y Estado Mayor.

Los nuevos instructores eran los primeros capacitados en el país. De los veteranos pilotos formados en Francia, quedaba solamente el capitán Sánchez. El curso concluyó con éxito en septiembre y, el 23, se realizó el “solo”, en presencia del comandante de Operaciones Aéreas y de altas autoridades.

En agosto, continuó la afluencia de visitantes ilustres. En esta oportunidad, el subsecretario del Ministerio de Asuntos Agrarios y miembros del gobierno de la provincia de Buenos Aires. En septiembre, una delegación de brigadieres, generales y vicealmirantes, además de recorrer las instalaciones y recibir la información acostumbrada, participó en las reuniones previas al vuelo y presencié la rutina diaria del Grupo Aéreo observando, con sumo interés, el profesionalismo con que se realizaba cada tema de adiestra- miento en vuelo.

Al finalizar el año, una delegación de veinticuatro cursantes y el director de la Escuela de Comando y Estado Mayor de la Fuerza Aérea Boliviana visitaron la brigada y asistieron a una presentación estática del sistema de armas Mirage y del armamento asociado.

La unidad voló 1.415 horas en el año; totalizó 8.181 en los cinco de actividad.

1978

En los dos años siguientes, se darían las circunstancias para que el sistema Mirage operara con toda su potencialidad y se multiplicara en un abanico de modelos, características y orígenes distintos; pero todos fieles a la estructura delta del avión que marcó un hito en la evolución tanto operativa como tecnológica de la FAA.

En efecto, fruto de una ardua labor de adiestramiento que mantenía la consigna de obtener la mejor prestación de cada característica del avión, el Comando en Jefe tomaría la iniciativa de incrementar numéricamente la capacidad operativa del parque aéreo que hasta ese momento y con referencia al marco regional era sólo superior en calidad.

Un año especial

En la historia de la unidad, 1978 fue muy especial. Por un lado, el litigio con Chile por las islas del Canal de Beagle involucró a Mariano Moreno en el primer apresto bélico real de la FAA, que debió desplegar un escuadrón de M-III al sur del país. Por el otro, la unidad cargó con la responsabilidad de recibir y poner en servicio operativo a los M-5 Dagger, que se compraron a Israel para reforzar la capacidad de ataque al suelo de los A-4B Skyhawk.

Como consecuencia de la adquisición, se desarrollaron dos cursos de Mirage. Uno, para los cuatro pilotos incorporados al Escuadrón M-III. Otro, para formar las tripulaciones de los M-5 Dagger, cuya entrada en servicio operativo se preveía para noviembre o diciembre de este año.

El cumplimiento de estas tareas fue una prueba para esta brigada de caza interceptora. No sólo diversificó el esfuerzo incursionando en el adiestramiento aire-tierra de los nuevos cazas bombarderos, sino que mantuvo también el despliegue austral a más de 2.000 kilómetros de la unidad.

El 18 de enero, fue puesto en funciones como jefe de Operaciones de la VIII Brigada Aérea el comodoro Edgardo G. Cáceres;¹⁷ que junto con el comodoro Luis R. Barreira, en el Grupo Técnico, y el comodoro Francisco B. Constantino, en el Grupo Base, secundaron al comodoro Van Thienen en la conducción. Al frente del Escuadrón Aéreo continuó el vicecomodoro Manuel M. Mir.

En forma similar a otros años, a principios de marzo comenzó el curso de M-III, para los pilotos recién destinados a la unidad. Formaron esta promoción: el comodoro Guillermo H. Cáceres; y los primeros tenientes Ricardo A. González, Guillermo A. Ballesteros y Marcos J. Czerwinski. Estos cuatro pilotos realizaron su vuelo solo el 25 de agosto.

El 28 del mismo mes, llegaron de pase los oficiales que serían adiestrados para volar el material adquirido a Israel y formar el Escuadrón Dagger.

¹⁷ Resolución 536/77 del 13 de diciembre de 1977 - BAR N°1.972.

Los cursos teóricos de Materiales y Equipos, de Operaciones Normales y de Emergencias se impartieron en un plazo más breve, dada la situación de conflicto con Chile. En cambio, la práctica en vuelo tuvo que ser dividida por razones de tiempo. Algunos pilotos fueron enviados a Israel y otros a Perú, para realizar el doble comando y la habilitación. Un tercer grupo realizó el adiestramiento en el Escuadrón M-III: primeros tenientes Amílcar G. Cimatti, Carlos A. Maffeis, Alberto L. Dorado, Raúl A. Díaz, Jorge C. Dellepiane, Carlos A. Rohde, (estos oficiales, después del curso teórico y cinco vuelos en biplaza, fueron enviados a Perú donde completaron su instrucción), Jorge R. Gatti e Higinio R. Robles; y tenientes Roberto L. Benavente, Jorge O. Ratti, Jorge D. Senn y Daniel L. Herlein. Estos últimos realizaron su vuelo solo el 31 de octubre.

Desde que comenzó la actividad aérea en 1973, era la primera vez que el Escuadrón Mirage ponía en el aire a dieciséis pilotos en el mismo año. Con ellos, el efectivo de tripulantes de M-III en condiciones operativas alcanzó a cuarenta y cuatro. Era, también, la primera vez que en los alegres festejos del vuelo “solo” se veían caras ensombrecidas por el llamado del deber, la serena preocupación por tener que enfrentar un conflicto armado. Sumada la actividad de los cursos y del adiestramiento operativo, el Escuadrón voló 1.598 horas.

Aquella preocupación estaba justificada. A la par de los cursos y la instrucción normal, los aprestos bélicos se habían intensificado con el correr del año. Como un anuncio de lo que ocurriría en diciembre, el 19 de abril una escuadrilla de M-III participó en un ejercicio de comprobación en Comodoro Rivadavia.

El 9 de mayo, un escuadrón de siete aviones desplegó a la IV Brigada Aérea de Mendoza e intervino en el Operativo “Demostración”, con el cual la FAA demostró a la Junta Militar el nivel operacional y el grado de alistamiento de sus unidades. En esta demostración de fuego en Lajas. Un blanco de cañones fue un tanque de 10000 litros enterrado, fue el objetivo atacado por el guía de sección, voló por el aire y se desplazó, el numeral no pudo verlo por la polvareda y le fué ordenado por el Director de Tiro hacer fuego en la zona. Se utilizó en una pasada toda la carga del avión y con munición explosiva. Sobre una pista marcada se emplearon bombas, destacándose el lanzamiento por parte de una sección de 8 MK 82 c/u montadas en RPK. Un M-III hizo un pasaje supersónico rasante causando viva impresión a las autoridades el efecto del “boom sónico”, similar al producido por la onda expansiva de una carga explosiva poderosa. Tras el lanzamiento de las bombas de propósitos generales y el tiro de los cañones de 30 milímetros, todos se convencieron de la letal eficacia del sistema de armas M-III en posibles tareas de ataque al suelo.

Los aprestos operativos y la formación de los pilotos de Dagger no fueron obstáculos para que, a pocos días de regresar de Mendoza, el Escuadrón M-III participara con una escuadrilla en la conmemoración del 103.º aniversario del nacimiento de Jorge Newbery, en la Capital Federal; y en agosto, en Resistencia, desfilara con motivo del Día de la Fuerza Aérea Argentina.

Posteriormente, el 26 de noviembre, otra escuadrilla de M-III escoltó al avión que trasladaba a los Reyes de España. Estas actividades y despliegues, no específicamente operativos, constituían una excelente gimnasia que permitía afinar el alistamiento del Escuadrón Mirage para una eventual actuación en el Teatro de Operaciones Sur.

La febril actividad que vivía la Brigada no enfrió el entusiasmo oficial por visitarla. En los primeros días de mayo, el Grupo Operaciones acogió a una delegación de la Fuerza Aérea Peruana, encabezada por el jefe del Estado Mayor General, teniente general Luis Galindo Chapman; acompañado por el subdirector de Intendencia, coronel Orlando Marchesi Mateos, y el mayor Alfredo Arrisueño Goyonechea. El 29 de septiembre, recibió al comandante de la División Sur de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, a quien se le ofreció una exposición del sistema Mirage.

El 30 de noviembre, la VIII Brigada Aérea celebró el segundo aniversario de su creación con una formación especial; presenciaron el acto autoridades del Comando de Operaciones Aéreas. En esta ocasión, se presentó oficialmente el distintivo de la Brigada, cuyo proyecto había sido aprobado¹⁸ por el Comandante de Operaciones Aéreas.

Un fin de año movido para los Mirage

En proximidad del final de 1978, el entredicho con Chile por las islas Picton, Lenox y Nueva era cada vez más tenso; y un enfrentamiento armado, cada vez más probable. Por esa razón, se había decidido readaptar a antiguos pilotos que, en ese momento, no prestaban servicio en la unidad. En estas condiciones se hallaban los dos oficiales con más experiencia en el avión, los mayores Mario E. Román y Luis D. Villar. El primero estaba a cargo del Escuadrón Dagger y el segundo, tras rehabilitarse en vuelo en noviembre, fue nombrado jefe del Escuadrón M-III que desplegaría a Río Gallegos en diciembre. También, se readaptó a los alumnos de la Escuela de Guerra Aérea: capitanes Farkas, Sánchez y Neme.

18 Expediente N°887 del 31 de agosto de 1978

El 8 de diciembre, como parte del Plan de Operaciones se ordenó el despliegue de un escuadrón reducido de M-III a la IX Brigada Aérea, en Comodoro Rivadavia, para integrar los medios aéreos del Comando Aéreo del Teatro de Operaciones Sur (CATOS). El escuadrón tenía la misión de prestar la cobertura aérea a las operaciones terrestres previstas para la recuperación de las islas en litigio; y como tarea secundaria, la defensa aérea de la BAM Río Gallegos y de otros objetivos del Teatro de Operaciones Sur (TOS). El escuadrón permanecería en Comodoro Rivadavia hasta que se les ordenara el redespiegue a Río Gallegos, próximo al 23 de diciembre.

Ese día, el mayor Villar, al frente del escuadrón, con los jefes de escuadrilla, mayor Eduardo R. Costa y capitán Julio C. Farkas; los jefes de sección, capitanes Mario A. Demartini y Juan E. Scherer; y los numerales, capitán Carlos A. Luna y primer teniente Jorge A. Testa; con un biplaza y cinco monoplazas, despegaron con destino a Comodoro Rivadavia. A escasos kilómetros de Moreno, el escuadrón conformado con dos escuadrillas de tres aviones debió sortear el primer obstáculo y atravesar un frente frío. La configuración de las máquinas –con dos tanques de combustible de 1.700 litros y con un misil Matra 530, cada una– les limitaba el techo operativo a sólo 28.000 pies, por cuya razón, se vieron obligados a soportar la turbulenta actividad de los cúmulus nimbus. A uno de los aviones, el granizo le rompió la cabeza del misil. A pesar del incidente, aterrizaron sin novedad en la IX Brigada Aérea.

Diciembre del 78 del Escuadrón Mirage III

El Escuadrón M-III asentado en Comodoro Rivadavia cumplió misiones de adiestramiento y reconocimiento de la zona de operaciones. En varias oportunidades, sobrevoló Balmaceda y Puerto Aisén, en territorio chileno. Durante días, se adiestró a conciencia hasta que, el 23 de diciembre, recibió la orden de trasladarse a Río Gallegos y allí configurar los aviones con cañones y bombas, a los efectos de atacar un objetivo chileno durante las primeras luces del día siguiente.

Sin embargo, aquel atardecer, luego de aterrizar en la Base de Río Gallegos, con las mandíbulas apretadas, aprestándose a velar las armas en la noche más larga de sus vidas, una gran noticia sorprendió y alivió al personal: las operaciones se suspendían por decisión del presidente de la Nación; al aceptarse la mediación papal ofrecida por el cardenal Samoré, y se ordenaba el regreso a las unidades de origen, el 24 de diciembre.

No obstante el camino pacífico elegido para solucionar el conflicto con Chile, a partir del 26 de diciembre el Escuadrón M-III fue desplegado nuevamente a Río Gallegos. Debía formar parte de los medios aéreos asignados al Sector de Defensa creado para vigilar la zona en litigio, hasta fines de enero de 1979.

A mediados de enero de 1979, una sección de Mirage, compuesta por un biplaza y un monoplaza, ejecutó un reconocimiento fotográfico sobre la Isla del Cabo de Hornos. El mayor Villar y el capitán Sánchez volaron en el biplaza, con la cámara fotográfica, y el capitán Scherer los escoltaba en el monoplaza.

Este mes en el sur fue aprovechado para adquirir práctica en la zona que sería de gran valor en el futuro. Al mismo tiempo, la actividad de vuelo, tanto diurna como nocturna, permitió alcanzar un óptimo nivel de adiestramiento. El radar móvil instalado en Río Gallegos, desde el comienzo de los despliegues, facilitó la integración del CIC Gallegos, y el guiado y apoyo a los Mirage.

El Escuadrón M-III, tras aprobar con amplio margen las exigencias sureñas, se convertiría con el tiempo en asiduo visitante de Río Gallegos y de Comodoro Rivadavia. La Patagonia sería un lugar habitual para las tripulaciones y los sistemas de armas Mirage.

Al tiempo que sus hombres daban muestra de profesionalismo en el sur del país, en la unidad madre de los Mirage también se tomaban medidas precautorias, aunque se presuponía que el conflicto con Chile afectaría únicamente a la región patagónica. Actividad extra que alteraba la vida de la VIII Brigada Aérea.

Además del soporte operativo y técnico que se brindaba a los medios desplegados, la unidad mantenía su propio alistamiento operativo: una sección estaba en alerta a tres minutos del despegue; y una escuadrilla, a treinta. Con idéntica finalidad, se construyó una calle de rodaje para unir la cabecera 16 con la Ruta Provincial 24 que fue ensanchada por Vialidad Nacional en una extensión de 3 kilómetros, para ser usada como pista alternativa.

A mediados de diciembre, tres M-III adicionales volaron a Río Gallegos como refuerzo de los seis primeros y relevo de las tripulaciones.

Al final, la mediación de Su Santidad permitió a los integrantes de la VIII Brigada Aérea celebrar el 31 de diciembre de 1978 en paz y con un examen operacional aprobado con muy buena calificación. Pese a la breve existencia, el Escuadrón Mirage se hallaba a la altura de los mejores escuadrones de la Fuerza en cuanto a capacidad operativa.

1979

Al comenzar 1979, se adoptaron una serie de disposiciones recogidas de las enseñanzas de diciembre. Con la presencia del nuevo comandante en jefe, brigadier general Omar D. Graffigna, el 26 de enero se realizó en la VIII Brigada Aérea una múltiple ceremonia de puesta en funciones. Como comandante aéreo de Defensa, el brigadier mayor Antonio D. López; jefe de Estado Mayor, el brigadier Jorge A. Van Thienen. Simultáneamente, asumieron como jefe de brigada el brigadier Rodolfo A. Guerra; como jefe del Grupo Operaciones, el comodoro Nelsis N. Rodoni; y del Grupo Base, el comodoro Francisco B. Costantino. Estos dos últimos ocuparon los lugares de los comandos Edgardo G. Cáceres y Conrado A. Dans, respectivamente. Este hecho cerraba el ciclo planificado en la Directiva M-III/71 y en la Resolución 534/71. Se lograba así el objetivo de constituir un sistema de DA, conformado por un organismo superior de conducción con medios asignados bajo comando y control operacional permanentes.

El Comando Aéreo de Defensa (CAD), antiguo anhelo de los pilotos de caza, dependió directamente del comandante en jefe y se le fijó como misión: “Establecer el despliegue del sistema de defensa aérea de la Nación y conducir el adiestramiento y ejercitación de acuerdo con las directivas emanadas en el planeamiento militar conjunto; conducir los medios activos de defensa aérea y antiaérea puestos a su disposición y participar en la defensa civil en lo que sea de competencia específica de la Fuerza Aérea, especialmente la defensa antiaérea pasiva, a fin de posibilitar al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea el ejercicio de sus competencias y responsabilidades asignadas.”¹⁹ Se alojó en forma transitoria en las instalaciones de la VIII Brigada Aérea.

Inicialmente, fueron puestas bajo dependencia de ese comando superior: la VIII Brigada Aérea, el Grupo 1 de Vigilancia Aérea y la BAM Tandil (Grupo de Artillería Antiaérea).

En Moreno, el 30 de marzo, el sistema M-III perdía el segundo avión. El capitán Huck, desde el puesto trasero del I-001, impartía instrucción de doble comando al vicecomodoro Viola; aproximándose a la pista para un “toque y motor”, sufrieron la plantada del motor, a muy baja altura. Ambos pilotos se eyectaron de inmediato y resultaron ilesos. El avión, en cambio, se destruyó por completo. Con esa pérdida, la flota de M-III quedó reducida a diez aviones, cantidad que en la práctica era aún menor debido a las inspecciones mayores de aquellas aeronaves que habían alcanzado los límites fijados por el fabricante.

La escasa disponibilidad de material impidió que durante 1979 los pilotos recién destinados al Escuadrón M-III realizaran el curso de vuelo. De todos modos, se volaron 1.400 horas de las 1.600 asignadas y el único vuelo “solo” de la temporada fue el del jefe de brigada, el 8 de octubre.

Los apesadumbrados alumnos del curso regular tuvieron que esperar hasta 1980 para hacerlo, a pesar de que el programa teórico fue dictado rigurosamente durante el 79. No todo fue adverso para esta camada de noveles pilotos: el mes de julio les levantó el ánimo. Mientras se entumecían los brazos reproduciendo en el aire, con las manos abiertas, las maniobras de combate que realizarían cuando les llegase el momento de volar, se enteraron de que la FAA acababa de adquirir un biplaza y preveía comprar otro para febrero del año siguiente. En diciembre, también recibieron la buena noticia del arribo del I-013, primer monoplaza del segundo lote. El I-019 completaría la dotación en octubre del 1980.

Entre las actividades extraprogramáticas desarrolladas por el Escuadrón M-III, se pueden mencionar: el desfile aéreo en el 104.º aniversario del natalicio de Jorge Newbery; la escolta al avión del presidente del Perú, general Morales Bermúdez, en su visita al país; y, a partir de abril, su mudanza transitoria al Aeropuerto Internacional de Ezeiza donde operó por dos meses, debido al mantenimiento de la pista de Moreno.

El 25 de junio, el Escuadrón desplegó a la V Brigada Aérea de Villa Reynolds para participar del Operativo “Ranquel”. El 4 de julio, tras concluir el ejercicio y los trabajos en la pista de Moreno, los Mirage volvieron a su casa.

En agosto, seis M-III se trasladaron a Catamarca para desfilar en el Día de la Fuerza Aérea que se celebraría en Jujuy. Como cierre del año, participaron en distintos operativos de DA ordenados por el Comandante en Jefe.

Entre los meses de Junio a Noviembre serán destinados al Grupo VIII de Caza Interceptora el siguiente personal: primeros tenientes Ricardo L. Altamirano y Juan C. Franchini Allasia, y el teniente Horacio H. Bosich, luego: el capitán Raúl A. Gambandé y el primer teniente Roberto L. Yebra y por último el primer teniente Jorge A. López, teniente Marcelo E. Puig y teniente Carlos E. Perona.

Finalmente, el Grupo Operaciones de la VIII Brigada se convirtió en el Grupo Aéreo 8 de Caza Interceptora, coincidente con la creación, en Tandil, del Grupo Aéreo 6 de Caza Bombardeo.

¹⁹ Resolución 85/79 del 25 de enero de 1979 - BAR N°1.999

1980 en Mariano Moreno

En la VIII Brigada Aérea, en coincidencia con el nacimiento de la VI Brigada Aérea, al Grupo Operaciones 8 lo rebautizaron como Grupo Aéreo 8 de Caza Interceptora; su jefe, el comodoro Nelsis N. Rodoni, fue reemplazado por el vicecomodoro José M. Iñes Rosset.

Para la nueva conducción, el 80 fue un año de grandes logros: para empezar, se recibieron los aviones faltantes I-014, I-015, I-016, I-017, I-018 y I-019. En segundo término, las 2.396 horas voladas en el año batieron el récord de actividad de los Mirage, desde su llegada al país. Por último, y quizás el más trascendente de los sucesos, la instrucción en el avión de doce nuevos cazadores, entre ellos, cuatro oficiales de la Fuerza Aérea Peruana. Divididos en cinco tandas, volaron el “solo” en distintas fechas a lo largo del período. Desde 1973, ésta fue la primera vez en que el grupo aéreo de M-III incorporaba ocho pilotos de combate en un año.

Los primeros en debutar fueron aquellos que, el año anterior, habían desarrollado el programa teórico sin volar: primeros tenientes Ricardo L. Altamirano y Juan C. Franchini Allasia, y el teniente Horacio H. Bosich. Con gran júbilo de su parte, salieron solos en enero. Un mes después, el capitán Raúl A. Gambandé y el primer teniente Roberto L. Yebra se sumaron a los privilegiados firmantes del Libro de Oro del Grupo 8. En julio, les llegó la oportunidad al primer teniente Jorge A. López, al teniente Carlos E. Perona y a los mayores peruanos Edmundo Vargas Acevedo y Gustavo Romero Herrera. En octubre, el teniente Marcelo E. Puig hizo el “solo” y, finalmente, en noviembre los oficiales de la FAP, mayor Rubén A. Crovetto y capitán Rubén A. Mimbela.

Merced a un programa de intercambio, los oficiales de la FAP se encontraban en Moreno recibiendo un curso de Interceptación y Combate. Por la parte argentina, el capitán Jorge A. Testa se trasladó al Perú para seguir un curso similar con aviones M-5P, en octubre; allí se adiestró en técnicas de combate aéreo y tiro real aire-tierra, en los polígonos de la Fuerza Aérea de ese país.

El 24 de noviembre la unidad fue visitada por una escuadrilla de aviones F-5E Tiger II Northrop y como avión de apoyo un EMB 110 Bandeirante. Su carga más custodiada era las cajas de “cachaça” y limon caipirinha. Al frente de esta comisión de cazadores venía el Coronel FAB Tromsposky. Fueron realmente unos días de excelente camaradería hasta su partida.

La participación en los operativos “Caroya”, “Golondrina II” y “Control”, los despliegues a Río Gallegos y Comodoro Rivadavia, el desfile aéreo en Rosario, las escoltas en vuelo y las presentaciones realizadas a diferentes visitantes complementaron la actividad aérea que hasta esa fecha acumulaba un total de 13.579 horas.

El año concluyó con cambios de autoridades. El 12 de diciembre, asumió el brigadier David E. Giosa como jefe de unidad, en reemplazo del brigadier Rodolfo A. Guerra; el 22, como comandante de Defensa el brigadier Antonio J. Crosetto sustituyendo al brigadier mayor Antonio D. López

1981 en Mariano Moreno

En 1981, la actividad de la VIII Brigada Aérea no difirió mucho de la realizada año tras año desde el arribo de los M-III. Se repitieron las visitas a la unidad, entre ellas la del Ejército del Aire de España y la de la Comisión de Asesoramiento Legislativo. Se siguieron impartiendo cursos a personal de otras fuerzas aéreas. Fue el turno de Colombia y Venezuela. Esta última, dentro del plan de intercambio, estuvo representada por los mayores Fernando Magallanes Orellana y Gustavo León Campos, el capitán Félix Mora Alemán y el teniente Juan Salazar Díaz.

Como presintiendo que en menos de un año estarían combatiendo en el Atlántico Sur, aumentó la frecuencia de los despliegues y ejercicios operativos.

El curso de pilotos tuvo como alumnos a los cuatro oficiales de la FAV y a tres argentinos. Los venezolanos salieron solos en dos oportunidades: el capitán Mora y el teniente Salazar, en mayo; y los mayores Magallanes y León, en octubre. Por parte de los pilotos del Grupo 8, los primeros tenientes Alberto A. Maggi y Carlos M. Sellés, y el teniente Raúl A. Federico, el 17 de junio; con anterioridad, en abril, el nuevo jefe de unidad, brigadier David E. Giosa, tras ser readaptado.

La nómina de la Plana Mayor y del Grupo Aéreo de la Brigada era la siguiente: jefe de brigada, brigadier David E. Giosa; jefe de Grupo 8 de Caza, comodoro José M. Iñes Rosset; jefe de Grupo Técnico 8, vice-comodoro Gabriel A. Eglez; jefe de Grupo Base 8, vicecomodoro Ricardo A. D’Onofrio; jefe de Escuadrón Aéreo, mayor José Sánchez; y jefe de Departamento Operaciones, mayor Hugo Páez.

El Grupo 8 de Caza estaba compuesto por dieciséis oficiales: capitanes Raúl A. Gambandé, Carlos A. Arnau, Jorge A. Testa, Jorge L. Huck, Ricardo González y Gustavo García Cuerva; primeros tenientes Guillermo A. Ballesteros, Marcos J. Czerwinnski, Roberto L. Yebra, Juan C. Franchini Allasia,

Alberto A. Maggi, Horacio H. Bosich, Marcelo E. Puig, Carlos M. Sellés y Carlos E. Perona; y teniente Raúl A. Federico.

El 14 de enero, regresaron de la BAM Río Gallegos diez oficiales, sesenta y ocho suboficiales y quince soldados; todos ellos afectados, al Operativo “Comprobación Sur”. El Grupo 8 de Caza, con cinco Mirage (I-011, I-013, I-015, I-017 y I-019), voló 88 horas.

Como parte del programa de intercambio con la FAV, que contemplaba el desarrollo de adiestramiento en simulador de M-III en la Base Aérea El Libertador, el 27 de marzo partió rumbo a ese país el primer grupo: el capitán González, y los primeros tenientes Maggi, Sellés y Federico. En mayo, se trasladó el segundo contingente compuesto por el mayor Sánchez, los capitanes Arnau y Gambandé, y el primer teniente Puig. El 12 de junio, el comodoro Ignés Rosset y los primeros tenientes Czerwinski, Bosich y Franchini Allasia. A mediados de año, el 31 de julio, el capitán García Cuerva y los primeros tenientes Ballesteros, Yebra y Perona. Y el 11 de septiembre, el mayor Páez, y los capitanes Testa y Huck.

Con respecto a los cursos en la Brigada, cabe mencionar el de Armamento Aéreo que dictó un profesor de la Escuela de Ingeniería a cuatro oficiales, sobre prácticas con el material de misiles del sistema M-III, a partir del 22 de abril.

En mayo, el capitán García Cuerva fue designado para asistir a un curso sobre Prevención de Accidentes, en Brasil; el capitán Huck para realizar otro de Oficial de Tiro, y el suboficial auxiliar Jorge Fazio para recibir adiestramiento en el uso de la cámara cine-ametralladora Omera de los M-III y M-5, ambos en Francia.

En la faz operativa, el Grupo 8 de Caza Interceptora participó entre el 6 y el 8 de abril del Ejercicio “Zonda I”, en la V Brigada Aérea de Villa Reynolds, a donde desplegó con cinco Mirage, seis pilotos, un ingeniero, treinta y siete suboficiales técnicos, y nueve soldados. A los M-III se le asignaron tareas de DA y de tiro aire-tierra.

Entre el 15 abril y el 14 de mayo, otros cinco aviones (I-011, I-013, I-015, I-016, y I-017) volaron a la BAM Río Gallegos, con una dotación de diez oficiales, setenta suboficiales y trece soldados. Durante este último ejercicio, el “Comprobación Sur 2”, operando en condiciones extremas de frío, se comprobaron las prestaciones del M-III y sus sistemas de radar y armamento asociados. En treinta días, se volaron 186h 40min, en distintas misiones con sólo cinco máquinas, en condiciones severas. Estos hechos indicaban el grado de capacitación alcanzado por los integrantes del Escuadrón y la adaptación del material a ese riguroso ámbito operacional.

Del 11 al 15 de mayo, una sección de M-III se trasladó a la VI Brigada Aérea e intervino en un ejercicio de DA programado por la Directiva 03-009-81 del CAD, con el objeto de verificar la respuesta de los distintos componentes del sistema de defensa.

En junio se desarrolló el primer despliegue de M-III a un país extranjero. De acuerdo con el programa de intercambio entre la FAA y su par brasileña, el Comando Aéreo de Defensa ordenó el vuelo de una escuadrilla a la Base Aérea Canoas en la ciudad de Porto Alegre, en el estado de Río Grande do Sul. La delegación que tripuló ese despliegue y visitó esa unidad de combate entre el 8 y el 12 de ese mes estuvo encabezada por el vicecomodoro Román, el mayor Paez, los capitanes Testa y González y los primeros tenientes Ballesteros y Czerwinnski, acompañados por dieciséis suboficiales para el apoyo técnico.

El 15 de agosto, se efectuó un nuevo despliegue a la BAM Río Gallegos, a efectos de comprobar el alistamiento del sistema M-III. El Escuadrón Aeromóvil se organizó sobre la base de cinco aviones y con una dotación de ocho pilotos, un oficial técnico, cincuenta y siete suboficiales, un personal civil y quince soldados. Como parte de este operativo, el 25 de agosto, el mayor Páez y el capitán Huck (I-017 e I-019, respectivamente) aterrizaron en Río Grande. Fue ésta la primera vez que un Mirage tocaba suelo en el Territorio Nacional de Tierra del Fuego. Previo relevo de la tripulación y el material, ocurrido el 27 de agosto, el Escuadrón Aeromóvil regresó a Moreno el 15 de septiembre, tras una actividad de 246 horas de vuelo.

El 2 de septiembre, el personal y el material recién llegados del sur se prepararon para un nuevo ejercicio. Nuevamente se voló a la V Brigada Aérea, cuna de los Skyhawk. Entre el 2 y el 6 de septiembre, seis Mirage y un contingente de ocho pilotos, un oficial técnico, veintitrés suboficiales y dos agentes civiles participaron en el Ejercicio “Huracán 81”.

En octubre, el Escuadrón Aeromóvil M-III partió rumbo a dos nuevos operativos. Uno, entre el 2 y el 9 de octubre, en el aeródromo de Resistencia. Basado en ese aeropuerto, en cumplimiento de la Directiva 03-013-81, el Escuadrón intervino en un ejercicio “Blason” a dos bandos, donde, además, participó la mayoría de los medios del Comando de Operaciones. En esta oportunidad, se desplegaron seis aviones (I-003, I-004, I-005, I-008, I-010 y I-011) y volaron 46h 10min.

El segundo operativo se desarrolló en los helados y ventosos cielos del sur. Se operó durante un mes desde la BAM Río Gallegos, con un relevo en el medio: del 15 al 30 de octubre con diez oficiales, cincuenta

y dos suboficiales, dos civiles y nueve soldados, se voló un total de 150 horas; y del 30 de octubre al 15 de noviembre, con once oficiales, cincuenta y tres suboficiales, tres civiles y diez soldados, con 86h 30m de vuelo.

Así, después de nueve despliegues exitosos a distintos lugares, la unidad se aprestaba a cerrar el año militar no sin antes participar de dos eventos importantes: el cambio del comandante de Defensa Aérea y del jefe de grupo. El brigadier Augusto J. Hughes asumió el Comando en reemplazo del brigadier Crosetto; y el comodoro Carlos E. Corino, la jefatura del Grupo 8 de Caza sucediendo al comodoro Ignés Rosset.

Como broche final, la Brigada realizó el cortometraje Cada minuto... cada segundo, de catorce minutos de duración, sobre la actividad del Escuadrón Mirage en su tarea específica de defensa aérea. Un grupo de publicitarios argentinos, entre los que se contaban Horacio Casares, José L. Portalupi, Luis Melnik, Ricardo García Navarro y Luis Ratto, colaboraron en forma gratuita. La filmación demandó dos semanas y se basó en un guion exhaustivamente elaborado que incluía tomas en vuelo y estaba caracterizado por la ausencia de palabras, excepto las comunicaciones piloto-torre. El film fue exhibido en las salas de cine del país y, después de Malvinas, en el festival de cine militar en Suiza.

La actividad del año que terminaba fue la más compacta y trascendente desde la llegada de los Mirage; no sólo por el adiestramiento conseguido sino por la comprobación de la funcionalidad de los sistemas, los misiles Matra entre ellos, en las adversas condiciones meteorológicas del sur de la Argentina y la factibilidad de soportar logísticamente la operación de los M-III durante períodos prolongados. En total, se volaron 2.825 horas.

1982

Comenzaba un año que guardaría tremenda sorpresa y se le exigiría a la VIII Brig Aé. el cumplimiento de honor a la bandera patria y a su soberanía por el irredento territorio de las Malvinas e Islas del Atlántico Sur

La plana mayor de la brigada la conformaban: el brigadier David E. Giosa, jefe de brigada; el comodoro Carlos E. Corino, jefe del Grupo 8 de Caza Interceptora; el comodoro Ricardo D'Onofrio, jefe del Grupo Base 8; y el vicecomodoro Gabriel Eglez, jefe del Grupo Técnico 8. Los escuadrones aéreos I y II estaban a cargo de los mayores José Sánchez y Hugo J. Páez. El mayor Carlos F. Neme era jefe del Departamento Operaciones. Un total de veinticuatro pilotos constituían el efectivo del Grupo 8 de Caza.

El inicio de las actividades estuvo enmarcado por la rutina de despliegues, operativos y cursos de entrenamiento habituales.

El 15 de febrero, cinco M-III desplegaron a la BAM Río Gallegos y realizaron distintos ejercicios hasta su retorno, el 15 de marzo.²⁰

En la VIII Brigada Aérea, comenzaron los cursos de vuelo y los intercambios con Venezuela, que el conflicto en el Atlántico Sur postergaría por un tiempo.

Los pilotos alumnos fueron: primer teniente Álvaro L. Pérez (voló el "solo" el 23 de junio); comodoro Carlos E. Corino y capitán Jorge L. Bergamaschi ("solo" el 3 de agosto); primer teniente Héctor H. Sánchez ("solo" el 18 de agosto); y alférez Fernando J. Trigueros Conde ("solo" el 23 de noviembre).

En el marco de los programas de intercambios, la unidad recibió al mayor Naudy Suárez Juárez y al capitán Carlos Colmenares González, de Venezuela; al capitán Jesús Romero Briasco, de España (volaron el "solo" en octubre); y a los capitanes Gonzalo Tueros Manarelli y Mario Núñez del Arco, de Perú (en noviembre).

Los venezolanos realizaron un curso de interceptación y tiro aire-aire; los peruanos, uno de tiro aire-aire; y el español se incorporó al Escuadrón para su adiestramiento normal dentro del plan de intercambio.

La unidad designó a los siguientes pilotos, para realizar el curso de simulador de vuelo en Venezuela: capitanes Huck, Czerwinski y Bergamaschi, y a los primeros tenientes Pérez, Federico y Sánchez, en marzo; capitán González y primeros tenientes Maggi y Puig, en agosto; comodoro Corino, mayor Páez y primer teniente Sellés, en septiembre; capitán Arnau y alférez Trigueros Conde, en octubre. El capitán González realizó el intercambio con España; el capitán Czerwinski, con la FAP y el 1er teniente Perona al curso de Armamento Aéreo en la Escuela de Ingeniería de Agosto a Octubre (Córdoba).

El 30 de marzo, con cinco pilotos: los capitanes Testa y Gambande y los primeros tenientes Franchini, Puig y Perona, con el correspondiente apoyo técnico y logístico y de cuatro aviones M-III (I-005, I-014, I-016 y I-017) desplegaron, nuevamente, a Río Gallegos. En esta ocasión, no marchaban obedeciendo a un ejercicio sino a la Orden de Operaciones Conjunta "Azul y Blanco"²¹, para la recuperación de las Islas Malvinas. Posteriormente al 02 de Abril se reasignaron tanto personal como material a los dos Sectores de Defensa Aérea ordenados y creados con asignación de medios de la VIII Brig Ae: la BAM Río Gallegos y a la IX Brigada Aérea.

De esta manera, el orden de batalla de las unidades interceptoras de la Fuerza Aérea Sur (FAS), fue organizado a dos escuadrones. Uno, asignado al CIC Comodoro Rivadavia, a cargo del mayor Páez. Otro, al CIC Río Gallegos, a cargo del mayor Sánchez. El Grupo 8 de Caza Interceptora se alistaba, junto con otras unidades de la FAA, para dar combate a los Harrier de la fuerza de tareas británica (British Task Force) y cuidar las espaldas por el “hermano chileno”.

²⁰ Directiva D-07-003-82.

²¹ *Tomo VI La Fuerza Aérea en Malvinas*, “Historia de la Fuerza Aérea Argentina”, 1.ª edición, Buenos Aires, agosto 1999.